

Dziennik Zarządzeń

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

XXI Radom, 31 marca 1939 r. Nr. 3.

Spis treści.

Część A.

Dział Finansowy.

Dział Handlowo-Taryfowy.

Dział Ruchu Kolejowego

Dział Sanitarno Kolejowy

CZĘŚĆ A.

Dział Finansowy

Poz. 9.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych, z dnia 13 marca 1939 r. Nr. 8, w sprawie postępowania zwierzchników jednostek służbowych podczas kontroli dokonywanej przez organa Najwyższej względnie Okręgowej Izby Kontroli Państwowej.

Po szczegółowym przeanalizowaniu całego materiału z rejestru usterek Izby Okręgowej Kontroli Państwowej za okres dwuletni, obejmujący lata 1937 i 1938, stwierdziłem, że nadmierna ilość korespondencji, załączona do każdej sprawy, wymagała zbyt dużego nakładu pracy dodatkowej z powodu stosowania niewłaściwego toku postępowania i nienależytego ustosunkowania się zainteresowanych pracowników do sposobu załatwienia tych spraw.

Nieproduktywna ta praca, wywołana przerostem korespondencji, pozostaje w ścisłym związku z niedocenianiem roli i znaczenia organów O.I.K. przez pracowników kontrolowanych jednostek służbowych.

(1) W pierwszym rzędzie osoby asystujące organom O.I.K. w czasie kontroli nie starały się usuwać od razu napotykanych wątpliwości przez udzielanie im szczegółowych i wyczerpujących wyjaśnień na miejscu, skutkiem czego powstawała nadmierna ilość usterek, wymagająca piśmiennych wyjaśnień, o które Izba Okręgowa Kontroli Państwowej zwracała się z dodatkowymi pismami do D.O.K.P. W takich przypadkach D.O.K.P., nie mając najczęściej właściwego materiału, kierowała sprawę do ponownego wyjaśnienia do zainteresowanych jednostek służbowych, a przeważnie z tego powodu, że te bezpośrednio po dokonaniu kontroli nie złożyły w pierwiastkowym toku postępowania szczegółowych i wyczerpujących wyjaśnień na stwierdzone usterki.

Niedokładne załatwianie rzeczonych spraw, mające swe źródło w karygodnym lekceważeniu wyników kontroli organów O.I.K., w pierwszym rzędzie wpły-

wało na obciążanie zbyteczną pracą zainteresowanych jednostek służbowych, ponadto obarczało na szczeblu Oddziałów i Dyrekcji nieproduktywnymi czynnościami pracowników, zestawiających zebrane materiały.

(2) W dużym stopniu przypisać należy winę tego, pracownikom wyznaczonym do asystowania organom Kontroli Państwowej; pracownicy ci bowiem w myśl § 25 ogólnej instrukcji „O sposobie wykonywania kontroli przez Kontrolę Państwową”, obowiązani są podać swoje uwagi do protokółu z kontroli, a w przypadku, gdyby żądanie to przez sporządzającego protokół delegata O.I.K. nie było spełnione, uprawnieni są wpisać do protokółu swoje uwagi i wyjaśnienia własnoręcznie przy podpisywaniu tegoż protokółu.

Najczęściej jednak pracownicy odnośni ograniczali się tylko do podpisania protokółu bez wyjaśnienia, względnie wyświetlenia sprawy z miejsca, nie zważając na to, że dobre i szczegółowe informacje, złożone na wstępie ułatwiają załatwienie sprawy i nie doprowadzają do zbytecznych dochodzeń, wypływających z niedokładnych wyjaśnień i sprawozdań.

(3) Naczelnicy (Kierownicy, Zawiadowcy) kontrolowanej jednostki służbowej, po otrzymaniu egzemplarza sporządzonego protokółu, nie starają się składać wyjaśnień terminowo, lecz protokół składają do akt. Dopiero po upływie kilku tygodni lub nawet kilku miesięcy, kiedy Dyrekcja ponagla załatwienie sprawy na skutek pisma O.I.K., rozpoczyna się na nowo tok postępowania z odnośnymi aktami, napotykający zwyczajnie na duże trudności z powodu zaszłych w tym czasie zmian personalnych, co w następstwie pociąga za sobą przewlekłą korespondencję, a nawet dochodzenia służbowe.

(4) Celem uregulowania tej sprawy na przyszłość, polecam wszystkim Panom Naczelnikom (Kierownikom, Zawiadowcom) przestrzeganie w stosunku do organów O.I.K. następujących zasad:

a) wyznaczać na asystującego delegatowi O.I.K. pracownika, obeznanego z całokształtem spraw i z ogólną instrukcją o sposobie wykonywania kontroli przez Kontrolę Państwową;

b) udzielać z miejsca szczegółowych i wyczerpujących wyjaśnień w protokółach, sporządzonych przez organa O.I.K.;

c) przesyłać możliwie najszybciej właściwemu naczelnikowi służby (biura) pozostawiony przez delegata O.I.K. egzemplarz protokółu, uzupełniony dodatkowymi wyjaśnieniami przez zainteresowanych pracowników i naczelników (kierowników, zawiadowców) kontrolowanej jednostki służbowej.

Za przestrzeganie powyższych zasad czynię odpowiedzialnymi Panów Naczelników (Kierowników i Zawiadowców) jednostek służbowych.

Nr F4 a 1/2/39.

Dział Handlowo- Taryfowy.

Poz. 10.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 14 marca 1939 r. Nr 9 w sprawie zwrotu przesyłek drobnych wina i miodu firmie „Wytwórnia Win St. Wilczyński w Dąbrowie Górniczej”, bez powiadamiania nadawcy o przeszkodzie w wydaniu.

Firma „Stefan Wilczyński, Wytwórnia Win Owocowych, Rodzynkowych i Miodu w Dąbrowie Górniczej, ul. 3 Maja Nr 14”, na podstawie umowy, zawartej w dniu 28 lutego 1939 r. z Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych w Warszawie, z terminem ważności do odwołania, stosownie do postanowień § 24 pkt. 6 T. T. Część I A, zamieszczać będzie *na listach przewozowych imiennych* na przesyłki drobne wina i miodu, nadawane na stacji Dąbrowa Górnicza do stacyj wymienionych we wstępie do T. T. Cz. I A i we wstępie do Taryfy Towarowej Polskich Kolei Wąskotorowych Cz. I, żądanie następującej treści:

„Zgodnie z umową, zawartą z Dyrekcją Okręgową Kolei Państwowych w Warszawie w myśl § 24 pkt. 6 R.P.T., w razie przeszkody w wydaniu przesyłkę przechować na składzie przez okres 20 dni od dnia przybycia, po czym zwrócić ją nadawcy bez zawiadomienia, jeżeli w międzyczasie nie nastąpi jej odbiór”.

W związku z powyższym, jeżeli przy takich przesyłkach wina i miodu istotnie ma miejsce przeszkoda w wydaniu, nie należy zawiadamiać nadawcy o przeszkodzie w wydaniu, lecz złożyć przesyłkę na skład na zasadach pkt. 9 § 24 R.P.T.

Na składzie należy przechować przesyłkę do czasu odebrania jej przez odbiorcę, najdłużej jednak przez czas, wskazany przez nadawcę w liście przewozowym, po czym, jeżeli jej odbiór nie nastąpił, należy przesyłkę zwrócić nadawcy za tym samym listem przewozowym, za którym przybyła.

Nr IV. 1 e/Dr 33/39.-

Dział Ruchu Kolejowego

Poz. 11.

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 27 lutego 1939 r. Nr. 10 w sprawie wyjaśnień do Przepisów o doniesieniach i o przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń Nr. R 3.

Z dniem 1 marca 1939 r. wchodzą w życie scalone okólniki i zarządzenia, dotyczące doniesień i przeprowadzania dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych.

Wyżej wymieniony okólnik zostanie wydany w osobnej broszurze jako dodatek do Dziennika Zarządzeń D.O.K.P.

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszystkie uprzednio wydane zarządzenia nie objęte okólnikiem scaleniowym.

Okólnik ten należy dołączyć i stale przechowywać w Przepisach o doniesieniach i przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych Nr. R 3.

Nr. I/4 b 71/ /39.

Poz. 12.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych z dnia 6 marca 1939 r. Nr. 11 w sprawie zwrotu wagonów obcych bez nalepek.

Coraz częściej zdarzają się wypadki, że wagony obce po rozładowaniu wysyłane są w stanie próżnym bez nalepek przejściowych, co w dalszej drodze powoduje kierowanie tych wagonów w niewłaściwym kierunku i nieprawidłowy zwrot ich przez inne stacje przejściowe aniżeli weszły na PKP. Również kiero-

wnicy pociągów nieprzestrzegają obowiązku całkowitego wypełniania wszystkich rubryk wykazów R nr. 3 i 4 i nie notują stacyj przejściowych wagonów obcych, lub też z braku nalepek notują stacje fikcyjne, co w razie zaginięcia w drodze nalepek przejściowych z wagonów próżnych, uniemożliwia ustalenie prawidłowego kierunku i skierowanie go do właściwej stacji przejściowej.

Nieprawidłowy zwrot wagonów obcych naraża PKP na straty z tytułu kosztów zbędnego przebiegu tych wagonów linjami PKP oraz z tytułu kosztów, dłuższego o jeden lub kilka dni, pobytu wagonu na PKP.

Dla uniknięcia podobnych usterek zarządza się co następuje:

Stacje, zwracając wagony obce po wyładunku, powinny przed wysłaniem ze stacji wagonów przede wszystkim stwierdzić, czy posiadają one nalepki R nr. 11 właściwej stacji przejściowej i w razie ich braku postąpić w myśl § 5 umowy RIV i PWRIV, to jest wagony okartkować nalepkami zwrotu (wzór B str. 159 RIV) na których ma być podana droga pierwotna, na podstawie dokumentów przewozowych.

Kierownicy pociągów nie powinni przyjmować wagonów obcych bez nalepek przejściowych, lub nalepek zwrotu ze wskazaniem drogi pierwotnej i w razie ujawnienia braku nalepek kategorycznie żądać od dyżurnego ruchu oklejenia wagonów właściwymi nalepkami. Kierownik pociągu przyjmując wagon obcy bez nalepek przejściowych tym samym bierze na siebie całkowitą odpowiedzialność za ich brak i ponosić będzie wszelkie wynikłe z tego powodu konsekwencje i straty materjalne. *W rubryce II wykazów R nr. 3 i 4 kierownicy pociągów obowiązani są bezwzględnie wykazywać stacje przejściowe wagonów obcych na podstawie nalepek przejściowych.* Ujawniony przy kontroli lub na stacji węzłowej względnie docelowej brak adnotacji w R nr. 3 lub 4 z jednoczesnym brakiem nalepek przejściowych stwierdza fakt przyjęcia wagonu bez nalepek.

W przypadkach włączenia zwrotnego wagonu obcego do nieodpowiedniego pociągu dalekobieżnego, kierownik tego pociągu w myśl przepisów N. R 2 i R 29 (GWT) § 41 pkt. 3, 5 i 6 obowiązany jest na właściwej stacji węzłowej wręczyć dyżurnemu ruchu wykaz R nr. 4 na ten wagon celem odczepienia go od niewłaściwego pociągu i skierowania w prawidłowym kierunku. Zaniedbanie tego obowiązku naraża kierownika pociągu na ponoszenie całkowitej odpowiedzialności za niewyłączenie wagonu z pociągu i nieprawidłowe skierowanie w dalszą drogę oraz wynikłe z tego powodu straty PKP., niezależnie od odpowiedzialności stacji, która wagon wysłała niewłaściwym pociągiem.

Pracownicy stacyj docelowych lub węzłowych, sprawdzając wagony, zgodnie z przepisami N. R 29 (WSGWT) do § 41 pkt. 7, w razie ujawnienia braku nalepek przejściowych na wagonach obcych powinni bezwzględnie sporządzać o tem protokóły, wagony zaś oklejać nalepkami zwrotu wskazując na nich drogę pierwotną na podstawie adnotacji w rubr. II wykazów R nr. 3 lub 4. W razie ujawnienia próżnych wagonów obcych bez nalepek przejściowych, przy jednoczesnym ustaleniu, że w wykazie R 3 lub 4 nie jest wskazana stacja przejściowa tych wagonów, pracownicy stacji węzłowej powinni stwierdzić na podstawie wykazu R 3 lub 4 na jakiej stacji wagon doczepiony został do pociągu i o ile jest to możliwem, ustalić właściwą stację przejściową wagonów i wskazać ją na nalepkach zwrotu.

Sporządzone protokóły obowiązkowo uzupełnione wyjaśnieniami kierowników pociągów, którzy wagony te przyprowadzili, należy nadsyłać do Dyrekcji, wskazując jakimi nalepkami zostały wagony oklejone i dokąd je skierowano.

Winni niezastosowania się do niniejszego zarządzenia, niezależnie od pociągnięcia ich do odpowiedzialności służbowej, ponosić będą całkowicie wszelkie straty na jakie z tego powodu przedsiębiorstwo PKP zostanie narażone.

Zarządzenie niniejsze należy ogłosić pracownikom stacyjnym i drużynom konduktorskim za pokwitowaniem.

Oddziały dopilnują aby zarządzenie niniejsze było wykonywane z całą ścisłością i polecą aby w biurach Oddziałów odnośni referenci sprawdzali czy w wykazie R 3 i 4 kierownicy pociągów notują stacje przejściowe wagonów obcych.

Kontrolerzy Ruchu i Instruktorzy Ruchu podczas podróży służbowych na swych odcinkach obowiązani są sprawdzać czy wagony obce posiadają nalepki przejściowe i czy kierownicy pociągów prawidłowo notują w wykazie R 3 i 4 stacje przejściowe.

Wszelkie ujawnione usterki powinny być niezwłocznie wyjaśniane i usuwane, dochodzenia zaś wynikłe z tego powodu nadsyłane do Dyrekcji w terminie najpóźniej 5-cio dniowym.

Nr. I 3s/Kw/40/39

Poz 13.

Okólnik Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, z dnia 7 marca 1939 r. Nr 12, w sprawie ewidencji i przydziału wagonów specjalnych do stacyj macierzystych.

W ostatnich czasach zachodzą bardzo częste przypadki używania wagonów specjalnych przydzielonych stacjom macierzystym, wbrew przepisom, co doprowadza do tego, że stacje macierzyste nie są w stanie wskazać, gdzie znajdują się dane wagony.

Aby temu zapobiec Dyrekcja przypomina, że stacje macierzyste wagonów towarowych specjalnych PKP, obowiązane są prowadzić ścisłą ich ewidencję. Ewidencję tę należy rozumieć w tym sensie, że nie może ona polegać jedynie na odpowiednim zarejestrowaniu przydzielonych wagonów lecz ponadto powinna ona wskazać, co dzieje się z wagonem po jego odejściu ze stacji macierzystej.

Stosownie do postanowień instrukcji. Nr. R. 29, do § 62 wagon specjalny może być załadowany w drodze powrotnej bez jakichkolwiek zezwoleń *jedynie tylko na tej stacji,* do której przybył z ładunkiem w drodze pierwotnej. Stacje zaś pośrednie, leżące na drodze powrotnego biegu próżnego wagonu specjalnego mogą zatrzymać taki wagon celem załadowania *jedynie za zezwoleniem oddziału ruchowo-handlowego,* w przypadkach wskazanych w instr. Nr. R. 29, do § 62 ust. 3, pkt. 1, 2 i wówczas obowiązane są one zawiadomić stację macierzystą wagonu o fakcie zatrzymania wagonu i dokąd wagon skierowano z nowym ładunkiem.

Obowiązek właściwej rejestracji wagonów specjalnych może być należycie wykonany przez stacje macierzyste tylko wówczas, gdy będą one powiadamiane, w myśl wyżej wskazanych postanowień instrukcji, o każdym zatrzymaniu wagonu przez stacje pośrednie, co znowu należy do obowiązków stacyj pośrednich.

Dla odciążenia linij telegraficznych, zawiadomienie takie należy dokonać na druku PKP seria R, Nr. 16a (załącznik Nr. 27 do instr. Nr. R2), wskazując w rubryce 10 „Uwagi“, stacje do której wagon skierowano z nowym naładunkiem.

Stacje macierzyste wagonów specjalnych założą książkę „Ewidencja wagonów specjalnych”, do której przydzielone wagony powinny być wpisane według seryj, każdy na oddzielnej karcie, według następującego wzoru:

Seria .... Nr ....

Ładowność . . . . kg.
Nośność . . . . kg.
Rozstęp osi . . . . m.
Waga własna . . . . kg
Waga własna łącznie z wyposażeniem wagonu kg.
Długość ładunkowa . . . . m
Powierzchnia ładunkowa . . . . m^2.
Dostosowany do suchego lodu . . . . . (tak, nie)
Znak tranzytu . . . . (tak, nie)

Rok budowy . . . .
Hamulec zespolony (West Knorr) . . . .
Hamulec próżniowy (Hardy) . . . .
Przewód sprężonego powietrza (tak, nie) . . . . .
Przewód próżniowy (tak, nie) . . . . .
Przewód ogrzewania parow. (tak, nie) . . . . .
Data i miejsce ostatniej rewizji (ołówkiem) . . . .
Termin następny rewizji okresowej (ołówkiem) . . .
Czy posiada na czołownicy . . . .
obok haka znak „50” czy „21” . . . .
lub „27” . . . . . . (ołówkiem) . . . . . .

Przybył do stacji macierzystej					Odszedł ze stacji macierzystej					Postój na stacji macierzystej w oczekiw. na naład. lub dyspozyc.	W drodze powrotnej								Uwaga
Dnia	Poc. Nr.	Godz.	Ładown. próżny	Ze stacji	Dnia	Poc. Nr.	Godz.	Ładown próżny	Do stacji		Zatrzymany			Postój dni	Wysłany				
											Na stacji	Dnia	Godz		Dnia	Godz.	Ładow. próż.	Do stacji	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20

Wykazanie postoju wagonu na st. pośredniej, w drodze powrotnej lub na st. macierzystej w oczekiwaniu na ponowny naładunek lub dyspozycje posłuży do oceny racjonalnego wykorzystania wagonu, co znowu pozwoli ocenić właściwość przydziału wagonu do danej stacji.

W związku z nowym przydziałem wagonów specjalnych do warsztatów tut. Dyrekcji, oraz z uwagi na zmienione potrzeby, ustalam nowy przydział wagonów specjalnych do stacyj macierzystych według niżej podanego wykazu.

Wagony specjalne ogólnego użytku:

Seria Stn

711011 Lublin
711012 „
711013 „
711014 „
711015 Kowel
711016 „
711017 „
711018 „
711022 Lublin
711023 „
711024 Kowel
711025 „

Seria Sngm

711536 Lublin
711537 „
711538 „
711539 „
711540 „
711541 „
711542 „
711543 „
711544 „
711545 „
711551 Kowel
711552 „
711553 „
711554 „
711555 „
711567 Włodzimierz
711570 „

Seria Skg.

715504 Lublin
715505 Zdołbunów
715509 Lublin
715510 „
715512 „
715514 Równe
715515 „
715516 „
715517 „
715518 „
715522 Lublin
715523 „
715524 Łuck
715525 „
715526 Lublin
715527 „
715528 „
715529 „
715530 „
715531 Łuck
715532 Kowel
715533 „
715534 „
715535 „
715536 „
715537 „
715551 „
715552 „
715553 „
715557 „
715558 „
715559 „
715560 Kowel
715561 „
715571 Lublin
715572 „
715573 Kowel
715574 „

715575 Kowel
715576 „
715577 Włodzimierz
715578 „

Seria Slm

720051 Zdołbunów
725021 Lublin
725022 „
725145 Zdołbunów
725146 „
725147 Kowel
725148 „
725149 „
725196 Lublin
725197 „
725199 Kowel
725201 Lublin
725202 „
725203 „
725204 „
725205 Kowel
725206 „
725207 Lublin
725208 Kowel
725209 Kowel
725216 Lublin
725272 Zdołbunów
725273 „
725282 Lublin
725284 „
725285 „
725286 „
725326 „
725327 „
725328 Zdołbunów
725329 Zdołbunów
725330 Lublin
725331 „
725354 Radom
725355 „
725356 „
725357 „
725360 Lublin
725361 „
725362 „
725365 „

Seria Sl

720053 Zdołbunów
720054 „
720056 Lublin
720070 „
725002 „

Seria Slr

725003 Lublin
725004 Zdołbunów

Seria Slb

730051 Radom
730052 „
730053 Lublin
730054 „
730055 „
730098 „
730099 „
730100 „
730101 „
730102 „
730103 Radom
730104 „
730116 Lublin

Seria So

735008 Włodzimierz
735009 Kowel
735012 Włodzimierz
735016 „
735017 „
735019 „
735020 „
735021 Kowel
735022 „
735037 Włodzimierz
735039 „
735040 Kowel
735042 Włodzimierz
735043 Kiwerce
735044 Kowel
735045 Kiwerce
735046 „
735048 „
735050 Równe
735095 „
735100 Kowel
735101 Równe
735102 „

Seria Sm

740005 Kielce

Seria Sp

745010 Radom

Seria Stb

750507 Lublin
750508 „

Seria Sd

751046 Czartorysk

UWAGA: Wagony podkreślone dostosowane są do przewozów do Niemiec i tranzytem przez Niemcy.

Wagony specjalne wyłącznie do użytku kolejowego:

Ratunkowe

830001 Dęblin
830002 Sarny
830003 „
830004 Kiwerce
830009 Lublin
830010 Radom
830011 Dęblin
830012 Chełm
830021 Skarżysko
830022 „
830024 Zdołbunów
830039 Kielce
830138 Kowel
830141 Lublin
830159 Włodzimierz
830170 Kowel

Cysterny do gazu świetlnego

835009 Sarny
835010 Skarżysko
835011 Kielce
835021 Skarżysko
835022 Radom
835023 Dęblin
835042 Kiwerce
835043 Włodzimierz
835047 Sarny
835052 Lublin
835053 „
835054 „
835055 Kiwerce
835056 Radom
835078 Zdołbunów
835079 „
835080 „
835081 Włodzimierz
835082 Dęblin
835106 Skarżysko
835107 Kowel
835146 Kielce
835147 Kielce
835148 Radom
835163 Kowel
835164 „

Do sprawdzania wag (tarowe)

833037 Lublin
833054 Skarżysko
833064 Lublin
833070 Kowel

Pomocnicze do sprawdzania wag

833036 Skarżysko
833081 Kowel
833082 Lublin
833083 „
842002 Kowel
852026 Skarżysko

Dźwigi

834001 Radom
834002 Kowel
834003 Lublin
834005 Skarżysko
834021 Kowel
834091 Kiwerce
834092 „
834093 Kowel
834094 Włodzimierz
834095 Kowel

Pługi odśnieżne

837024 Włodzimierz
837025 Zdołbunów
837034 Lublin
837038 Chełm
837054 Zamość
837055 Kiwerce
837062 Skarżysko
837081 Kowel
837082 Lublin
837095 „
837105 Zdołbunów

Warsztat ruchomy i elektrotechniczny

842106 Skarżysko

Wagony oznaczone stacją macierzystą niezgodnie z niniejszym przydziałem, należy odesłać do najbliższej parowozowni, celem oznaczenia ich właściwą stacją macierzystą.

Wagony oznaczone tutejszą stacją macierzystą, nie wymienione wyżej, a przydzielone obecnie do warsztatów innych dyrekcyj, należy odszukać i niezwłocznie z równoczesnym powiadomieniem Dyrekcji i Oddziału Ruchowo-Handlowego odesłać za kwitem przesyłkowym do właściwych warsztatów (ze wskazaniem przyczyny wysłania).

Oddziały Ruchowo Handlowe zaprowadzą również u siebie ewidencję wagonów specjalnych przydzielonych oddziałowi i zwrócą szczególną uwagę na wykonanie zarządzeń niniejszego okólnika, zaś Kontrolerzy gospodarki wagonowej powinni z racji przeprowadzania kontroli, wziąć pod uwagę niniejsze postanowienia i zauważone usterki zgłaszać Dyrekcji w sprawozdaniach Nr. R 40.

Pracownicy nie przestrzegający powyższych zarządzeń pociągnięci będą do odpowiedzialności służbowej.

Nr. I. 3a 11/23/39.

Dział Sanitarno Kolejowy

Poz. 14

Okólnik Dyrektora Kolei Państwowych z dnia 17 marca 1939 r. nr 13 w sprawie organizacji akcji higieny i bezpieczeństwa pracy.

Statystyka wypadków za rok 1938 r. wykazuje zwiększenie się ilości wypadków z pracownikami podczas wykonywania przez nich czynności służbowych.

Wartość godzin pracy straconych wskutek niezdolności pracowników do pełnienia służby, oraz utrata zdolności do zarobkowania w ogóle, wymaga natychmiastowego i skutecznego przeciwdziałania wypadkom przez podniesienie akcji bezpieczeństwa pracy.

Aczkolwiek sprawy bezpieczeństwa pracy należą, w myśl obowiązujących statutów organizacyjnych, do zakresu działania Naczelników (Kierowników, Zawiadowców) jednostek służbowych, to jednak — z powodu zwiększenia się ilości wypadków z pracownikami — akcja bezpieczeństwa pracy musi być rozszerzona, zarówno przez odpowiednie, stałe uświadamianie pracowników w tym kierunku, jak i przez właściwie zorganizowaną i skoordynowaną akcję, związaną z bezpieczeństwem pracy.

Z tych względów postanawiam co następuje:

(1) Na podstawie § 13 (2) pkt. 15 przepisów o podziale czynności w D.O.K.P. (Dz. Urz. M. K. nr. 9/34 r. poz. 54 zał. II) oraz zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 4.IX. 1935 r. o zazakresie działania Ministerstwa Komunikacji i organów P.K.P. w sprawach bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. Urz. M. K. 33/35 r. poz. 180) ustanawiam w dziale Lecznictwa i Higieny Wydziału Sanitarnego — Referat Higieny i Bezpieczeństwa pracy

(2) Naczelnicy Służb współpracować będą z Wydziałem Sanitarnym w sprawach higieny i bezpieczeństwa pracy, przydzielając wyznaczonym przez siebie referentom odnośne sprawy.

(3) Referenci, wyznaczeni do prac związanych z akcją bezpieczeństwa, powinni odpowiadać zasadniczo następującym warunkom:

a) posiadać zainteresowanie dla tej pracy.

b) wyróżniać się dokładną znajomością warunków i wymagań pracy w danej służbie.

c) posiadać umiejętność łatwego podejścia i kierowania zagadnieniami bezpieczeństwa pracy. Referentami spraw bezpieczeństwa pracy powinni być zasadniczo inżynierowie lub technicy.

(4) Do zakresu czynności referentów higieny i bezpieczeństwa pracy w Wydziałach należy, w porozumieniu z Wydziałem Sanitarnym:

1) Opracowywanie przepisów, wskazówek i zarządzeń w sprawie stosowania zasad bezpieczeństwa pracy, oraz organizowanie odpowiednich wykładów i pogadanek.

2) Badanie przestrzegania przepisów o bezpieczeńczeństwie pracy:

a) przy obsłudze dźwigni, podnośników, pędni i urządzeń elektrycznych.

b) przy pracy w dołach i zagłębieniach,

c) przy pracy na torze,

d) przy zestawianiu spinaniu, ładowaniu i wyładowaniu wagonów,

e) przy posługiwaniu się materiałami chemicznymi, palnymi i wybuchowymi,

f) przy obsłudze kotłów i zbiorników,

g) przy użyciu narzędzi i drabin.

(5) Prowadzenie akcji uświadamiającej odnośnie chorób zawodowych oraz sprawy szkolenia w zakresie udzielania pierwszej pomocy w razie wypadku należą do zakresu działania referatu higieny i bezpieczeństwa w Wydziale Sanitarnym w porozumieniu z właściwymi wydziałami.

(6) Naczelnicy (Kierownicy, Zawiadowcy) jednostek służbowych bezpośrednio podległych Dyrekcji, wyznaczą odpowiednich referentów, którzy odpowiadając warunkom podanym w ustępie 3. niniejszego okólnika, będą kierownikami higieny i bezpieczeństwa pracy na terenie odnośnych jednostek służbowych.

(7) Do zakresu działania Kierowników higieny bezpieczeństwa pracy w jednostkach służbowych należy:

1) Najszersze zainteresowanie ogółu pracowników sprawami higieny i bezpieczeństwa pracy,

2) prowadzenie szkolenia i akcji odczytowo-propagandowej dotyczącej przestrzegania zasad bezpiepieczeństwa pracy.

3 badanie przyczyn nieszczęśliwych wypadków i opracowywanie wniosków w sprawach bezpieczeństwa pracy,

4) nadzór nad wykonywaniem zarządzeń i prze pisów d tyczących higieny i bezpieczeństwa pracy,

5) koordynowanie pracy kół w zakresie bezpie czeństwa ust. (8).

6) współpraca w sprawach higieny z właściwymi lekarzami rejonowymi.

(8) W jednostkach służbowych (wykonawczych) tworzy się koła bezpieczeństwa pracy, na czele których stoją przewodniczący, wyznaczani lub dobierani przez naczelników (kierowników, zawiadowców) jednostek służbowych bezpośrednio podległych Dyrekcji.

(9) W skład „Koła bezpieczeństwa" powinni wejść pracownicy przedstawiciele wszystkich rodzajów pracy danej jednostki służbowej, (np. na st. węzłowej w skład koła powinni wejść przedstawiciele służby: konduktorskiej, zwrotniczych, spinaczy, manewrowych, pracowników stacyjnych, magazynów itp.) w warsztatach: pracownicy zatrudnieni w kuźniach, montowniach, kotłowniach, blacharniach, lakierniach, odlewniach itp.). Zakres działania kół, regulować będą naczelnicy (zawiadowcy, kierownicy) jednostek służbowych w myśl wytycznych otrzymywanych z DOKP.

(10 Postanowienia niniejszego okólnika w niczym nie zmieniają uprawnień i obowiązków zwierzchników służbowych i służby kontrolnej, określonych w powołanym na wstępie zarządzeniu Ministra Komunikacji (Dz, Urz. M K. nr. 33/35 r. poz. 180)

(11) Okólnik niniejszy obowiązuje od dnia 1 kwietnia 1939 r.

nr. VI. 2 a 3/3 39

Wydawnictwo Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Radomiu.

Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika Zarządzeń D. O. K. P. w Radomiu, ul. Słowackiego Nr. 17 — Biuro Personalne telefon Nr. 21-93.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w kraju: kwartalnie zł. 2, półrocznie — zł. 4, rocznie — zł. 8.
Cena każdego numeru 50 gr do nabycia w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się zgóry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku.

Cena ogłoszeń: za 1 wiersz 1 zł. za stronę 100 zł.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach, dołączonych do Dziennika.
Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymania terminu ogłoszenia.

Zakłady Drukarskie Sejmiku Radomskiego i S-ki 7202.